

Ref.: ACOMPAÑA TESIS DE GRADUACIÓN DOCTORAL.

Buenos Aires, 10 de julio de 1968.

Señor
Director de la Carrera de
Doctorado en Derecho Notarial y Registral de la
Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de la
Universidad del Salvador.
S / D.

Tengo el agrado de dirigirme al señor Director, en mi carácter de alumno de la Carrera de Doctorado en Derecho Notarial y Registral, a fin de elevar a su consideración, a efectos de mi graduación doctoral, la adjunta

TESIS

EL BUQUE Y LA FUNCIÓN NOTARIAL

PROPIEDAD, PUBLICIDAD E HIPOTECA NAVAL

cuyo tema fuera oportunamente aprobado por esa Dirección.

Saludo al señor Director con mi mayor consideración.



ANTONIO R. CAPUANO
ESCRIBANO

S.D.: Antonio R. Capuano
Valentín Virasoro 898
Capital Federal
T.E.: 89-5693

347.901(043)

Tesis
presentada por el
Escribano Antonio R. Capuano
en la
Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales
de la
Universidad del Salvador
para optar al
título de
Doctor en Derecho Notarial y Registral

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

- o - o - o -

Buenos Aires
Julio - 1968

EL BUQUE Y LA FUNCIÓN NOTARIAL

PROPIEDAD, PUBLICIDAD E HIPOTECA NAVAL

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

INDICE

Primera parte Pág.5

Capítulo I

INTRODUCCIÓN

Derecho de la Navegación. Navegación. Transporte. Transporte por agua.

Capítulo II Pág.7

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Nomenclatura y descripción sumaria. Casco, accesorios, dimensiones.

Segunda parte Pág.11

Capítulo III

CONCEPTO DE BUQUE

Concepto en la doctrina, legislación y jurisprudencia. Naturaleza jurídica. El buque como universalidad. Intervención del Estado. Aeronaves.

Capítulo IV Pág.28

INDIVIDUALIZACIÓN DEL BUQUE

Necesidad de su individualización. Individualización. Nombre. Nacionalidad. Banderas de conveniencia. Domicilio. Matrícula. Numeral. Tonelaje de arqueó. Distintas clases de tonelajes. Líneas de carga máxima. Franco bordo.

Capítulo V Pág.40

CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES

Clase o cota. Sociedades de Clasificación. Buque argentino - "Almirante Stewart". Responsabilidad de las Sociedades de Clasificación.

Capítulo VI Pág.48

LIBROS Y DOCUMENTOS DE A BORDO

Su obligatoriedad. Relativos al buque. Relativos a la navegación. Relativos a la tripulación. Relativos a los pasajeros. Relativos a la carga. Varios. Proyecto Malvagni. Convención Internacional de Londres de 1960 sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Fuerza probatoria de los libros de a bordo.

Capítulo VII Pág.56

DISTINTOS TIPOS DE BUQUES

Diversidad de criterios para su determinación. Según la navegación. Según el medio de propulsión. Según la nacionalidad. Según el privilegio. Según el tonelaje. Según el titular del dominio o el destino. Buques públicos y buques privados. Convención Internacional de Bruselas de 1926. Tratado de Montevideo de 1940. Doctrina y jurisprudencia argentinas. Proyecto Malvagni. Código Aeronáutico. Aeronaves públicas y aeronaves privadas.

Capítulo VIII

Pág.63

LA FUNCIÓN NOTARIAL EN EL BUQUE

Antecedentes en la historia del buque. La institución del Escribano de a bordo. Origen y evolución. Su figura en diversas zonas de Europa. Obligaciones y atribuciones. Documentos del buque a su cargo. Origen del Diario de Navegación y del Conocimiento. Comisario de a bordo. Capitán del buque. Sus atribuciones. Funciones como Escribano Público. Proyecto Malvagni.

Tercera parte

Pág.68

Capítulo IXPROPIEDAD NAVAL

Propiedad del buque. Capacidad para adquirir. Copropiedad. Propiedad y armamento. Proyecto Malvagni. Adquisición de la propiedad. Distintos modos del derecho privado, del derecho público y típicos del derecho de la navegación. Construcción. Compra-venta. Abandono al asegurador. Abandono por abdicación del derecho de propiedad. Salvamento. Sucesión. Permuta. Donación. Ocupación. Prescripción. Confiscación. Requisición. Apresamiento.

Capítulo X

Pág.77

TRANSMISION DE LA PROPIEDAD NAVAL

Forma de la transmisión. En el país. Escritura traslativa de dominio. Certificados administrativos. Enajenación en el extranjero. Cese de bandera. Inscripción de buques en la Matrícula Mercante Nacional. Embargo de buques e interdicción de salida.

Capítulo XI

Pág.84

PUBLICIDAD NAVAL

Generalidades. Registro General de la Propiedad Naval. Orígenes, organización y funciones. Registro Nacional de Buques en el Proyecto Malvagni.

Capítulo XII

Pág.93

HIPOTECA NAVAL

Antecedentes. Consideraciones sobre su ubicación entre los créditos privilegiados. Convención de Bruselas de 1926. Inconvenientes. Objeto. Quién puede constituir hipoteca. Forma e inscripción. Transferencia del contrato. Derechos del acreedor hipotecario. Orden que ocupa la hipoteca. Extinción. Prescripción de la acción hipotecaria. Aplicación subsidiaria del Código Civil. Decreto-ley nº 3115/58 sobre crédito naval. Proyecto Malvagni. Comentario final.

APÉNDICE

Pág.101

BIBLIOGRAFÍA

Pág.102

Primera parte

Capítulo I

INTRODUCCIÓN

Derecho de la Navegación. Navegación. Transporte. Transporte
por agua.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

INTRODUCCIÓN

Derecho de la Navegación.

Es una rama de la ciencia del derecho, integrada por el conjunto de normas que rigen las relaciones jurídicas que surgen de la navegación.

Su objeto central no es sólo el comercio marítimo, como enseñaba la doctrina tradicional, sino la navegación en general.

Navegación.

Por navegación, debe entenderse la traslación por agua de personas o cosas en un vehículo acuático.

Al hablar de navegación, nos referimos exclusivamente a la actividad cumplida en el agua, no incluyéndose la aeronavegación, como lo hace la escuela napolitana de Scialoja, pues entendemos, con Ambrosini, que si bien es cierto que existen puntos de contacto y hay grandes similitudes entre el sector acuático y el aeronáutico, ello no autoriza la consideración unitaria de ambos sectores porque presentan muchas diferencias, y pensamos, por lo tanto, que el estudio y la parte normativa de ambas disciplinas deben seguir rumbos distintos.

Transporte.

En las cuatro fases clásicas en que se divide el estudio de la economía política -producción, distribución, circulación y consumo-, el transporte es el elemento preponderante al servicio de la tercera de ellas.

Transporte por agua.

El transporte por agua al servicio del fenómeno económico de la circulación, es ~~servido~~ *realizado* por buques de todas las banderas que constituyen las flotas mercantes de las diversas naciones.

El elemento humano, los buques y las mercaderías, aparecen así, en constante movimiento en el agua que, sabemos, cubre casi tres cuartas partes del globo terráqueo, y esencialmente en el mar -vía internacional por excelencia-, representando intereses cuantiosos que al derecho corresponde amparar.

Capítulo II

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Nomenclatura y descripción sumaria. Casco, accesorios, dimensiones.

USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

CARACTERÍSTICAS DEL BUQUE

Nomenclatura y descripción sumaria. Casco, accesorios, dimensiones.

Casco: Es el conjunto de elementos que constituyen la envoltura impermeable del buque. Su requisito esencial es la forma adecuada, ya que de ésta dependen, en gran parte, la velocidad y las cualidades marineras del buque.

Proa (Pr.): Es la parte delantera del casco, esto es, el extremo de avance del buque.

Popa (Pp.): Es la parte posterior del buque.

Babor (Br.): Es la parte izquierda del buque, suponiendo al observador mirando hacia proa.

Estribor (Er.): Es la parte derecha del buque, suponiendo al observador mirando hacia proa.

Crujía: Es la parte media del buque en el sentido de su ancho.

Línea de crujía: Es la línea imaginaria que pasando por la proa y la popa, divide al buque en dos partes simétricas.

Banda: Se denomina de esta manera a las partes simétricas determinadas por el plano de crujía y se identifican con el nombre de banda de babor y banda de estribor.

Línea de flotación: Es la línea que marca el máximo de la parte del casco que puede estar sumergida sin peligro para la estabilidad del buque.

Calado o inmersión de un buque: Se mide a partir de la línea de construcción, que es la intersección del plano longitudinal con la cara superior de la quilla. Generalmente, los buques tienen una diferencia de calados a proa y a popa, que se llama positiva o negativa, según el calado mayor sea el de popa o el de proa. Las escalas de calados se dibujan en la proa y en la popa a partir de la línea de construcción o del punto más bajo de la popa, si el timón, la hélice o el codaste resultasen más bajos que dicha línea. Se gradúan dichas escalas en pies o en decímetros.

Obra viva, carena o fondos: Es la parte sumergida del casco.

Obra muerta: Es la parte del casco que emerge del agua. Sus dos superficies laterales se llaman costados.

Quilla: Larga y robusta pieza longitudinal que corre de proa a popa a lo largo de la línea media más baja del buque, constituyendo el asiento de todo el armazón del buque, sirviendo de ligazón entre las cuadernas.

Roda y codaste: Grandes piezas fundidas que, en prolongación de la quilla, forman los extremos del buque a proa y a popa, respectivamente.

Amuras: Son las partes curvas del costado del buque en las inmediaciones de la proa, y aletas las de análoga situación con respecto a la popa.

Cuadernas: Son las piezas curvas que se afirman a la quilla en dirección perpendicular a ésta. Sirven para dar forma al buque y sostener los forros.

Sobrequilla: Es la pieza longitudinal paralela a la quilla y que, con ésta, contribuye a afianzar las cuadernas.

Baos: Son las piezas transversales que van de babor a estribor

y cuyos extremos ensamblan en los finales altos de cada cuaderna. Sirven de sostén a las cubiertas.

Timón: Pieza aplanada colocada verticalmente en el codaste del buque, necesaria para su maniobra.

Hélice: Conjunto de aletas helicoidales que giran alrededor del eje porta-hélice, y, al girar, empujan el fluido ambiente, produciendo en él una fuerza de reacción que hace marchar el buque.

Cubiertas: Son las superficies horizontales que dividen el interior del buque en el sentido de su altura, tomando los nombres de cubierta principal, superior, de paseo, de botes. Cubierta principal es la que contribuye, junto con la quilla, a formar la viga resistente que es el buque.

Borda: Parte superior del costado del buque que sobresale de la última cubierta.

Bodega: Es el espacio interior de un buque, inferior a la última cubierta.

Sentina: Es la zona más baja de la bodega, adonde escurren las aguas que, por cualquier causa, puedan penetrar en ella.

Escotillas: Son las aberturas practicadas en las cubiertas.

Puntales: Son los refuerzos de los baos en sentido vertical para que estos no se deformen bajo la acción de los pesos que soportan.

Mamparos: Longitudinales o transversales, subdividen al casco en varios compartimentos, aumentando su rigidez y resistencia. Para impedir que, en caso de avería, el agua se comunique de unos compartimentos a otros, se construyen los mamparos estancos. Puertas estancas, son las que establecen o cierran las comunicaciones a través de dichos mamparos.

Ancla: Es el instrumento que, lanzado al fondo del mar, hace presa en él merced a sus uñas y sostiene al buque, al que se halla unida por medio de la cadena.

Portas: Aberturas practicadas en los costados del buque para dar paso a personas, cargas, equipajes, etc.

Tragaluces: Aberturas estancas provistas de cristal grueso para permitir el pasaje de luz a cubiertas inferiores.

Ojos de buey: Aberturas practicadas en mamparos o costados que, provistas de grueso cristal, permiten el pasaje de luz y aire, pudiéndose hacer estancos mediante juntas de goma de que están provistas.

Portalones: Aberturas practicadas en la borda para permitir el acceso o salida del buque.

Puentes: Construcciones ubicadas sobre la cubierta superior y que llevan el nombre de la función a que están destinados, tales como puente de mando, puente de señales, etc.

Planchadas: Pasarelas generalmente de madera que se colocan entre un portalón y el muelle, o entre dos buques, para permitir el paso de personas.

Escalas: Construcciones de madera o hierro, cable o cabo, que permiten subir y bajar por ellas. Según su forma, reciben distintos nombres, tales como escala real, escala de gato, escala de tojinos, etc.

Las dimensiones o características principales de todo casco de